



Veli-Matti Syrjänen
Palveluosasto, Kuljetus- ja pätevyysyksikkö

Liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijalausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle tavaroiden intermodaalikuljetusten tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisesta koskevasta ehdotuksesta – U 94/2023 vp

Liikenne- ja viestintäministeriö ja sen asiantuntija kiittävät mahdollisuudesta antaa eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle arvion intermodaalikuljetusten tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemisesta koskevasta ehdotuksesta saapuneisiin valiokunnan asiantuntijalausuntoihin. Ehdotuksessa muutettaisiin jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa Euroopan neuvoston direktiiviä 92/106/EY sekä sähköisistä kuljetustiedoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2020/1056. Euroopan komissio antoi ehdotuksen 7.11.2023 osana niin sanottua EU:n vihreää rahtipakettia. Komission ehdotuksen pääasiallinen sisältö, vaikutusarviot ja valtioneuvoston kanta on esitelty tarkemmin U-kirjelmässä U 94/2024 vp.

Ministeriön asiantuntija ei näe merkittävää yhteyttä U-kirjelmien U 90/2023 vp, U 93/2023 vp ja U 94/2023 vp keskinäisissä suhteissa. Kirjelmissä ylätasoin yhdistävänä teemana voidaan pitää eri kuljetusmuodoista toiseen siirtymistä, mutta kirjelmissä U 90/2023 vp ja U 93/2023 vp käsitellään matkustajien oikeuksia tällaisissa tilanteissa ja kirjelmässä U 94/2023 vp tavaroiden intermodaalikuljetusten valtiontukia. Sen sijaan valtioneuvoston kirjelmällä U 94/2023 vp nähdään olevan yhteys EU:n vihreän rahtipaketin muihin aloitteisiin, joista on informoitu eduskuntaa kirjelmillä U 30/2023 vp, U 35/2023 vp sekä U 40/2023 vp.

Ministeriön asiantuntijan käsityksen mukaan valtioneuvoston kirjelmästä U 94/2023 vp valiokunnalle saapuneet asiantuntijalausunnat vastasivat ennakkokäsitystä siitä, miten eri intressiryhmät suhtautuisivat komission ehdotukseen. Myös valtioneuvosto piti kirjelmässään yleisesti kannatettavana rautatie-, lähimerenkulku- ja sisävesiliikenteen osuuden kasvattamiseen tähtääviä toimenpiteitä EU:n alueella, kuitenkin niin että kansalliset olosuhteet ja huoltovarmuuden turvaaminen huomioidaan riittävällä tavalla. Ministeriön asiantuntija pitää kuitenkin ehdotusta hyvin kunnianhimoisena siitäkin huolimatta, että tavoitteet pohjautuvat Euroopan vihreän kehityksen Green Deal –ohjelman sekä EU:n kestävän ja älykkään liikkumisen strategian äärimmäisen kunnianhimoisiin kulkumuutosiirtymän ja päästövähennysten tavoitteisiin. On tärkeää ymmärtää, että Green Dealin sekä EU:n kestävän ja älykkään liikkumisen strategian tavoitteet on asetettu koko EU:n alueelle eikä niitä sellaisenaan kyetä soveltamaan kaikissa EU:n jäsenvaltioissa, joissa olosuhteet ja erityispiirteet ovat hyvin erilaisia.



Suomi on maantieteellisesti katsottuna saarenomainen ja määritelmällisesti lähes kaikki ulkomaankaupan merikuljetukset ovat potentiaalisia yhdistettyjä kuljetuksia, koska ne tyypillisesti kuljetetaan sisämaassa jollakin toisella kuljetusmuodolla. Suomessa ei ole tavarankuljetuksiin soveltuvia jokia ja Suomen sisävedet rajoittuvat käytännössä järviolueille kuten Saimaalle ja osin Päijänteeseen. Myös Suomen logistiset virrat ovat verrattain ohuita, mikä on jonkin verran puoltanut joustavampien maantiekuljetusten osuutta suhteessa muihin kuljetusmuotoihin. Rautatie- ja sisävesikuljetukset vaativat aina hyvin paljon kuljetettavaa tavaraa kerralla molempiin suuntiin. Sisävesikuljetusten lisääminen vaatisi merkittäviä panostuksia infraan sekä varmuuden siitä, että sisävesillä olisi todellista potentiaalia kuljetettavan tavaramäärän lisäämiseen. Suomen rautateillä kuljetetaan tavaraliikenteessä jo lähes 26 % kaikista tonnikilometreistä, mikä on lähes 10 % suurempi osuus kuin EU:ssa keskimäärin. Suomen rataverkon nykyinen kapasiteetti ei useiden asiantuntija-arvioiden tue merkittävää tavaramäärien siirtymää muista kuljetusmuodoista rautateille. Toki on pelkästään hyvä asia, jos Suomen logistisessa järjestelmässä olisi intermodaalisia yhdistettyjen kuljetusten säännöllisiä yhteyksiä ja että intermodaalikuljetusten osuus tavarankuljetuksista kasvaisi.

Ministeriön asiantuntijan arvion mukaan Suomen kannalta on ratkaisevan tärkeää, että kansalliset olosuhteet ja erityispiirteet huomioidaan ehdotuksen käsittelyssä. Jäsenvaltiolle ehdotettua 7,5 vuoden määräaikaan 10 %:n kustannussäästötavoitteiden toteutumiselle ei tule lyhentää, koska se lisäisi entisestään tulevaa rasitetta valtiontaloudelle. Vastaavasti direktiivin täytäntöönpanoaikaa olisi ennemmin pidennettävä nykyisestä 24 kuukaudesta esimerkiksi 36 kuukauteen, koska jäsenvaltion kansallinen toimintakehyksen suunnittelu ja toteutus tulee olemaan erittäin raskas prosessi, jonka arvioidaan vievän aikaa. Sähköisen eFTI-alustan käyttö tämän direktiiviehdotuksen yhteydessä nähdään pakollisena, että ehdotus joskus voisi olla sovellettavaa lainsäädäntöä. Tukitoimenpiteiden soveltaminen pohjautuu siihen, että eFTI-alusta laskee automaattisesti, että täyttääkö kyseinen intermodaalinen kuljetus yhdistetyn kuljetuksen määritelmän. Ilman tätä ulkoisten kustannusten vertailevaa laskentaa ei tukitoimenpiteitä voida myöntää eikä niitä voida valvoa.

Ministeriön asiantuntija huomauttaa, ettei Suomessa ole tällä hetkellä direktiivissä 92/106/ETY tarkoitettua yhdistettyjen kuljetusten toimintaa, joten esimerkiksi 10 %:n kustannusvähennystavoitteen määrittäminen tulee olemaan erittäin hankalaa eikä komissio ole kyennyt antamaan tähän riittäviä vastauksia. Uuden yhdistetyn kuljetuksen määritelmän jälkeen kaikki tavaroiden intermodaalikuljetukset, jotka täyttävät ehdotuksen 1 c artiklan edellytykset olisivat valtion tukitoimenpiteiden soveltamisen piirissä. Tämä sisältää kansainvälisten kuljetusten lisäksi myös kotimaan sisäiset intermodaalikuljetukset, joiden ulkoiset kustannukset olisivat 40 % pienemmät kuin pelkän maantiekuljetuksen. Suomen lähimerenkulussa Ruotsin välillä voi määritelmän epäselvyydestä johtuen olla potentiaalinen riski, että valtio joutuisi jatkossa tukemaan kannattavaa liiketoimintaa. Valtioneuvoston kannan mukaisesti valtion tukitoimilla ei tulisi vääristää markkinoiden toimivuutta, minkä arviointi ennen kansallisen toimintakehyksen päättämistä on kuitenkin vaikeaa tai mahdotonta.

Täten komission ehdotuksen yksi merkittävä heikkous on, ettei tulevien tukitoimenpiteiden kansallisia taloudellisia kustannusvaikutuksia kyetä ennakkoon arvioimaan. Vaikutukset valtiontalouteen riippuvat siitä, millaisia kansallisia tukitoimenpiteitä otetaan käyttöön sekä miten toimijat niitä hyödyntäisivät. Kustannusvaikutukset valtiontalouteen voivat olla merkittäviä, jos tavoitetta ei luonnollisen kuljetusmuotosiirtymän kautta saavuteta. Ministeriö vei valtioneuvoston yleisistunnon lisäksi kirjelmän myös raha-asiainvaliokunnan käsiteltäväksi. Koska kirjelmässä ei edellä mainituista syistä kyetty arvioimaan ehdotuksen tulevia vaikutuksia valtiontalouteen, niin raha-asiainvaliokunta lähetti kirjelmän yleisistuntoon. Tästä haasteellisesta tilanteesta johtuen voisi eduskunnan liikenne-



ja viestintävaliokunnalla voisi olla hyvät perusteet pyytää ehdotukseen vielä valtiovarainministeriön asiantuntijalausuntoa.

Veli-Matti Syrjänen
Liikenneneuvos